
Fahrbericht DS 7 E-Tense 4x4: Die Wahl des Präsidenten

Von Walther Wuttke

Als Spitzenmodell, das auch von Frankreichs Präsident Emanuel Macron geschätzt wird, steht der DS 7 E-Tense 4x4 mit Plug-in-Technik und Allradantrieb im Lieferprogramm. DS verspricht für den Teilzeitstromer eine elektrische Reichweite von 58 Kilometern und einen kombinierten Verbrauch von 1,3 Litern sowie CO₂-Emissionen von 30 Gramm je Kilometer. Klingt sensationell, doch das auf dem Prüfstand erreichte Versprechen wird, wie bei allen Plug-in-Modellen in der Realität nicht eingelöst.

Als die Verantwortlichen bei Citroën vor knapp 70 Jahren nach einem Namen für ihr jüngstes Modell suchten, machten sie es sich einfach und hatten dabei, ohne es zu wissen, eine glückliche Hand. Die Arbeiten am Nachfolger für die betagte „Gangster-Limousine“ Traction Avant liefen in der Entwicklungsabteilung streng geheim unter der internen Bezeichnung „DS“, und dabei blieb es.

So kreativ die Ingenieure und die Designer vorgingen, so wenig Fantasie entwickelten die Verantwortlichen bei der Namengebung ihrer damals revolutionären Schöpfung. Dass die „DS“ als „Déesse“, also als „Göttin“ in die Automobilgeschichte einging, fiel den Verantwortlichen erst später als willkommener Nebeneffekt in den Schoß.

Vor fünf Jahren, als Citroën, inzwischen Teil der PSA-Gruppe, seine neue Premiummarke DS auf den Markt rollte, begann die „Göttin“ ihre zweite Laufbahn. Zwar war die Karriere der DS bereits 1975 nach rund 1,5 Millionen gebauten Exemplaren beendet worden, doch die Buchstabenkombination hatte nichts von ihrer Magie verloren, und daher fiel die Wahl schnell auf die „Göttin“. Was durchaus eine Verpflichtung darstellte. Nach den ersten Modellen, die ihre enge Verwandtschaft zur Citroën-Modellpalette nicht verheimlichen konnten, hat sich DS inzwischen zu einer eigenständigen Marke entwickelt, die sich im Design deutlich von den anderen Fahrzeugen des Konzerns absetzt.

Als Antrieb dient im DS 7 E-Tense 4x4 der bereits in den Schwestermodellen Opel Grandland X und Peugeot 3008 eingesetzte 1,6 Liter-Vierzylinder, der zusammen mit jeweils vorne und hinten angeordneten Elektromotoren eine Systemleistung von 220 kW (300 PS) entwickelt. Für die Kraftübertragung ist ein angenehm schaltendes Achtgang-Automatik-Getriebe verantwortlich. So ausgerüstet, beschleunigt der DS 7 zügig in 5,9 Sekunden von Null auf 100 km/h und erreicht bei 240 km/h seine Höchstgeschwindigkeit.

Tatsächlich bietet der DS 7 nach dreistündigem „Stromtanken“ an der Ladesäule eine Reichweite von 38 Kilometern und am Ende einer rund 150 Kilometer langen Messfahrt meldet der Bordcomputer einen Verbrauch von 4,5 Litern. Im Hybridmodus steigt der Wert auf 7,5 Litern. Wann, so fragt man sich, wird dieser vollkommen unrealistische Verbrauchstest endlich reformiert?

Der E-Antrieb steigt bei 135 km/h aus. Die Energieversorgung übernimmt ein 13,2 kWh starker Akku, und der im Heck montierte Elektromotor treibt zusätzlich die hintere Achse an und macht den DS7 zu einem Allradler, der allerdings dadurch nicht zum Pfadfinder abseits asphaltierter Strecken wird. Neben dem Allradmodus kann der Fahrer zwischen einer Hybrid-, Elektro- und Sporteinstellung wählen.

Im Innenraum wird der DS 7 seinem Erbe durchaus gerecht. Edle Materialien, angenehme Sitze mit gutem Seitenhalt und wie bei dem Namensgeber nicht anders zu erwarten, ausgefallene Lösungen heben den Edel-SUV aus der Masse der Mitbewerber heraus. Dass

dabei mitunter die Ergonomie leidet, geschenkt.

Man gewöhnt sich schnell daran, dass nicht alle Schalter am gewohnten Platz sind und die Bedienung, nun ja, etwas aus dem Rahmen fällt und sich zum Beispiel die Verstellung der Außenspiegel gut versteckt links unten neben dem Lenkrad befindet. Schließlich war es bei der DS einst nicht anders. Für diese Defizite entschädigen die Premium-Materialien wie Alcantara oder genarbttes Leder und die Perlenstickereien aus der Haute Couture.

Nach dem Start setzt sich der E-Tense lautlos elektrisch in Bewegung, und dank der guten Isolierung werden Fahrer und Passagiere nicht von akustischen Begleiterscheinungen belästigt, wenn sich der Verbrennungsmotor zuschaltet. Dank der intelligenten Platzierung von Batterie und elektrischem Antrieb, bleibt der Platz im Innenraum und auch im Gepäckabteil unangetastet, sodass der DS großzügige Platzverhältnisse bietet.

Mit seinen Assistenzsystemen wie dem halbautonomen Fahren der Stufe 2 oder dem automatischen Parkassistenten entspricht der DS 7 E-Tense dem in diesem Segment üblichen Angebot. Auch beim Fahrverhalten steht der Edel-SUV in der Tradition seines Namensgebers und zieht souverän seine Kreise ohne den Fahrer vor ernsthafte Probleme zu stellen. Dabei stört lediglich das sehr informativ ausgelegte Fahrwerk, das vor allem auf glatt gebügeltem Asphalt die besten Komfortwerte übermittelt. Kommen Querrillen oder vulgäre Schlaglöcher in seinen Weg, werden Fahrer und Passagiere über die Schwächen des Straßenbaus sehr direkt informiert.

Die Preisliste des DS 7 E-Tense 4x4 beginnt bei 50.290 Euro für die Basisversion Be Chic. Die Variante Performance kostet 52.790 Euro und für die vollständig ausgestattete Topversion Grand Chic wechseln 57.090 Euro den Besitzer. (ampnet/ww)

Daten DS 7 E-Tense 4x4

Länge x Breite x Höhe (m): 4,57 x 1,89 x 1,61
Radstand (m): 2,73
Motor: R4-Benziner, 1598 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 147 kW / 200 PS bei 5500 U/min
Max. Drehmoment: 300 Nm bei 3000 U/min
Elektromotor: 80 kW / 110 PS vorne; 80 kW / 110 PS hinten
Drehmoment E-Motor: vorne: 320 Nm; hinten 166 Nm Nm
Batterie: Lithiumionenbatterie, 13,2 kWh
Systemleistung: 300 PS (220 kW)
Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,9 Sek.
Elektr. Reichweite: 54 - 58 km
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 1,3 – 1,5 Liter
Effizienzklasse: A+
CO2-Emissionen: 30 - 35 g/km (Euro 6d)
Testverbrauch: 4,5–7,5 Liter
Leergewicht / Zuladung: min. 1900 kg / max. 500 kg
Kofferraumvolumen: 555–1750 Liter
Max. Anhängelast: 1200 kg
Wendekreis: 11,80 m
Basispreis: 50.290 Euro
Testwagenpreis: 57.090 Euro

Bilder zum Artikel



DS 7 Crossback E-Tense 4x4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroen



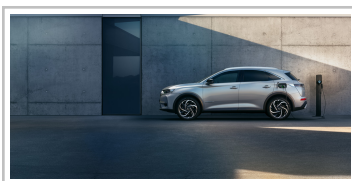
DS 7 Crossback E-Tense 4x4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroen



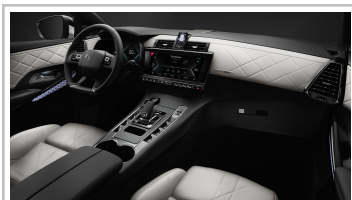
DS 7 Crossback E-Tense 4x4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroen



DS 7 Crossback E-Tense 4x4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroen



Citroen DS7 Crossback E-Tense 4x4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroen



DS 7 Crossback E-Tense 4x4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroen



DS 7 Crossback E-Tense 4x4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroen



DS 7 Crossback E-Tense 4x4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroen
